

**Національний інститут стратегічних досліджень
Херсонська державна морська академія**



**Інформаційно-аналітичні матеріали за результатами круглого столу
«РОЗБУДОВА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК РУШІЙ
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ ПІВДНЯ УКРАЇНИ»**

*(матеріали круглого столу актуалізовано в контексті протиепідемічної стійкості
транспортної інфраструктури Півдня України)*



26 листопада 2019 року відбулося засідання «круглого столу» на тему: «Розбудова транспортної інфраструктури як рушій соціально-економічного розвитку регіонів Півдня України», організатором якого виступили відділ досліджень Таврійського регіону і Криму в місті Херсоні Національного інституту стратегічних досліджень спільно з Херсонською морською державною академією в рамках виконання Меморандуму про співпрацю.

Актуальність тематики була зумовлена негативними наслідками від втрати міжнародних транспортних коридорів в результаті окупації Криму та подій на Сході України.

На меті круглого столу було створення платформи для діалогу та співпраці представників законодавчої і виконавчої гілок влади, бізнесу, науки та громадськості у визначенні напрямів розбудови транспортної інфраструктури як пріоритетного у державній регіональній політиці для регіонів Півдня України рушія розвитку економіки.

Основне завдання заходу було розглянути питання щодо подолання негативних наслідків в автомобільній, авіаційній, залізничній та річковій транспортній інфраструктурі, окреслити масштаби впливу транспортної інфраструктури на суміжні сфери та перспективи їх розвитку з урахуванням впровадження запропонованих ініціатив з подолання негативних наслідків втрати транспортних коридорів, а також запропонувати рекомендації щодо вирішення обговорених проблем.

Модератором заходу виступив **Олександр Максименко**, завідувач відділу досліджень Таврійського регіону і Криму в місті Херсоні Національного інституту стратегічних досліджень.

Тези виступів учасників круглого столу наведені в **Додатку**.

Під час засідання круглого столу були внесені пропозиції щодо розбудови транспортної інфраструктури, реалізація яких спроможна перетворити її на рушій соціально-економічного розвитку Півдня України, сприяти загальному оздоровленню економіки, як регіону, так і держави в цілому, серед яких наступні:

1. Запропонувати **Міністерству розвитку громад і територій України** внести доповнення до стратегічних цілей *Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року*, розбудову транспортної інфраструктури Півдня України з метою інтеграції держави у світовий економічний простір та створення платформи для її подальшого соціально-економічного розвитку;

2. Запропонувати **Міністерству інфраструктури України** забезпечити розробку та внесення на розгляд Уряду науково обґрунтованої *Програми розвитку вантажоперевезень по річці Дніпро*, яка комплексно вирішить проблеми розвитку промисловості, інфраструктури, територіальних громад, екології, тощо та дозволить приймати рішення на основі моделювання процесів просторового планування та впливу на соціально-економічний розвиток регіонів, знизити ризики щодо політичних спекуляцій з даного питання;

3. Запропонувати **Міністерству енергетики та захисту довкілля України та Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України** опрацювати необхідність розробки *Стратегії геоінформаційного та басейнового управління екологічним станом басейну річки Дніпро* у відповідності до Водної Рамкової директиви 2000/60/ЄС і нормативних державних документів, зокрема:

Водного кодексу України від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР;

Закону України від 24 травня 2012 року № 4836-VI «Про затвердження Загальнодержавної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного

оздоровлення басейну річки Дніпро на період до 2021 року»;

Закону України 25 червня 1991 року № 1264-XII «Про охорону навколишнього природного середовища»;

Закону України від 21 грудня 2010 року № 2818-VI «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року»;

Постанови Верховної Ради від 5 березня 1998 року № 188/98-ВР «Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки»;

Постанови Кабінету Міністрів України від 18 травня 2017 року № 336 «Про затвердження Порядку розроблення плану управління річковим басейном»;

Указу Президента України № 381/2017 «Про додаткові заходи щодо розвитку лісового господарства, раціонального природокористування та збереження об'єктів природно-заповідного фонду»;

4. Запропонувати **Міністерству енергетики та захисту довкілля України, у співпраці з науково-дослідними інституціями** забезпечити *теоретико-методологічне обґрунтування басейнової організації природокористування на водозбірних територіях транскордонних річок* на прикладі басейну Дніпра, зокрема виконати такі завдання:

розробити інтегровану багаторівневу геоінформаційно-аналітичну систему моніторингу та управління басейнового природокористування у водозборі річки Дніпро;

розробити та апробувати методологію та методики просторово-часової оцінки стану екосистеми басейнів річок і організації раціонального природокористування із застосування ГІС і ДЗЗ-технологій;

розробити методику і визначити внутрішню геоморфологічну структуру басейну Дніпра для моделювання екологічного каркасу та розроблення проекту басейнової організації природокористування на засадах протиерозійної безпеки;

розробити методику аналізу й прогнозування зональних закономірностей багаторічних змін клімату та ґрунтово-кліматичного потенціалу території басейну з використанням багатомірної статистики та нейротехнологій;

оцінити стан басейнових ландшафтних територіальних структур за показниками агрогенної трансформації та ерозійної небезпеки ґрунтів;

розкрити взаємозалежності та виявити основні причинно-наслідкові зв'язки трансформації гідроекосистеми річки Дніпро, зміни її гідрологічного та гідрохімічного режимів;

здійснити типізацію територій водозбору та узагальнену оцінку їх стану за рівнем агрогенної трансформації та водно-ерозійної деструкції ландшафтних структур басейнів річок;

розробити концептуальну модель еколого-раціональної експлуатації території транскордонного басейну ріки як цілісної позиційно-динамічної просторово-організованої системи взаємопов'язаних природно-антропогенних складових;

розробити алгоритм оцінки стану водозбору та розроблення проекту басейнової організації природокористування із застосуванням ГІС і ДЗЗ-технологій;

розробити пілотний проект басейнової організації природокористування водозбору малих і середніх річок на території басейну Дніпро.

Результати комплексної великомасштабної просторово-часової оцінки, моделювання екологічної ситуації та визначені шляхи оптимізації структури земельного фонду в транскордонному басейні ріки Дніпро повинні стати обов'язковими для обґрунтування заходів із оптимізації використання земельних і водних ресурсів, визначення пріоритетних

напрямів у *селекції* та розвитку адаптивних технологій вирощування сільськогосподарських культур, рекультиваци водозбірних територій, перспектив відродження тваринництва з урахуванням просторової диференціації кормової, сировинної бази та інших галузей господарського комплексу, а також підготовки відповідних пропозицій Уряду;

4. Запропонувати **Міністерству інфраструктури України** розробити та внести на розгляд Уряду *Програму розвитку суднобудування*, у тому числі малого суднобудування та судноремонту і реновації старих суден з використанням нових композиційних матеріалів, які відзначаються високими експлуатаційними характеристиками з метою поліпшення якості людського капіталу, збільшення кількості робочих місць (за експертними оцінками 1 робоче місце в суднобудівній і судноремонтній галузях потребує організації 10 робочих місць у суміжних галузях), впровадження шостого технологічного укладу, розвитку малого суднобудування, використання для розвитку внутрішнього судноплавства старих суден, що пройшли реновацію;

5. Рекомендувати **Херсонській обласній державній адміністрації** підтримати ініціативу бізнес-кіл Херсонщини щодо створення у місті Херсоні транспортного хабу, як вагомого євроінтеграційного проекту;

6. Запропонувати **Міністерству розвитку громад і територій, Херсонській обласній державній адміністрації**, враховуючи значний транзитний потенціал Херсонської області, розглянути можливість створення в області вільної економічної зони, або території пріоритетного розвитку, яка може не тільки суттєво покращити соціально-економічне становище області, а й сприятиме створенню привабливого іміджу та бізнес-клімату на сусідній з окупованим Кримом території, що в перспективі може стати важливим геополітичним впливом для його повернення до складу України;

7. Рекомендувати **Міністерству інфраструктури України** ініціювати перед Верховною Радою України термінове прийняття *Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (р.н.1182-1 від 06.09.2019)*;

8. Запропонувати **Міністерству інфраструктури України** в установленому порядку ініціювати розробку *Закону України про створення другого міжнародного реєстру морських і річкових суден України*, з метою переведення суден під український прапор та стимулювати вітчизняне суднобудування;

9. Для покращення рівня менеджменту в морській галузі запропонувати **Міністерству інфраструктури України** в установленому порядку створити *Морську колегію*. До складу колегії рекомендовано залучити усі міністерства та відомства, які мають відношення до морської діяльності, а також адміністрації приморських регіонів України, що дозволить підвищити ефективність та координованість галузі;

10. Запропонувати **Міністерству інфраструктури України** в установленому порядку ініціювати ревізію всього законодавства, яке стосується морської галузі, та внести відповідні пропозиції Уряду, що дозволить впорядкувати та спростити ведення підприємницької діяльності та залучення більш широкого кола інвесторів в морегосподарську сферу.

Реалізація внесених у ході засідання «круглого столу» пропозицій стосовно розбудови транспортної інфраструктури сприятиме її перетворенню на рушій соціально-економічного розвитку Півдня України та загальному оздоровленню економіки, як регіону, так і держави в цілому.

З огляду на коронавірусну пандемію і викликану нею економічну кризу, матеріали круглого столу стали більш актуальними та можуть бути використані у перезавантаженні регіональної політики в частині її спрямування на подолання наслідків обмежувальних заходів, вжитих для подолання пандемії, зміцнення протиепідемічної стійкості громад і регіонів в умовах завершення процесу децентралізації з урахуванням нових принципів стимулювання розвитку регіонів та інструментів регіонального розвитку в національному та глобальному контексті прогнозованого розвитку ситуації.

В цьому контексті слід розглядати кризу як можливість для розвитку, зокрема:

- реалізувати прагматичний антикризовий план, який передбачає будівництво транспортної та іншої інфраструктури, створення умов для залучення капіталу в енергетичний сектор і досягнення Україною енергетичної незалежності;

- стимулювати кредитування економіки;

- стимулювати внутрішнє виробництво та нові українські бренди;

- підтримати повернення та працевлаштування трудових мігрантів (людей з іншим досвідом і якістю роботи, частина з них - підприємці з новими ідеями і стартовим капіталом);

- підвищити ефективність економічних та управлінських процесів он-лайн за допомогою електронних сервісів, у тому числі державних.

Основні тези виступів учасників круглого столу



У своєму вітальному виступі **Олександр Шумей**, проректор з навчально-виховної роботи Херсонської державної морської академії, депутат Херсонської обласної ради підкреслив, що захід проходить в стінах найстарішого в Україні навчального закладу в якому близько двох з половиною століть тому, коли Південь України накрила урбаністична хвиля і почали реалізовуватися проекти міст-портів, почала створюватися професійна група моряків, інкорпорована до вимог міжнародної торгівлі. «Саме з них розпочалося створення людського капіталу регіону. Враховуючи навички прибережного населення, Херсон став столицею підготовки моряків для Півдня України. Херсонські моряки – це певний феномен. Вони пережили складні часи, коли зник внутрішній флот, але вони змогли інкорпороватися в міжнародні структури і нині успішно там працюють. Синергія, більш як 200 років підготовки, принесла свої плоди і співпрацю з роботодавцями у всьому світі. В академії створені власні традиції та значний науковий потенціал. У цьому році створено Науковий парк, який розпочав реалізацію різних проектів, у тому числі і про співпрацю з організаторами сьогоденного заходу – Національним інститутом стратегічних досліджень. Є розуміння того, що внутрішній ринок і внутрішній розвиток має не менші перспективи, ніж зовнішній. Для цього започаткована реалізація спільного проекту з компанією «Нібулон» в сфері логістики» - повідомив співголовуючий заходу.



Співголовуючий **Ярослав Жаліло**, заступник директора Національного інституту стратегічних досліджень, д. е. н., привітав учасників заходу та передав привітання від директора Національного інституту стратегічних досліджень, акцентував увагу на тому, що інститут приділяє велику увагу роботі на регіональному рівні. У своїй доповіді визначив першочерговою, ключовою задачею сьогодення реконсолідацію суспільства, досягнення єдності, згуртованості, цілісності України. Умовою для їх реалізації визначив створення умов для спільної діяльності, можливість управління власним життям людьми на регіональному рівні, формування свого бачення такого життя на загальнонаціональному рівні. Підкреслив принципово велике значення ролі регіональної політики в регіональному розвитку. Другою її необхідною складовою зазначив потребу максимально відшукувати ті рушії економічного розвитку, які об'єктивно містяться на регіональному рівні. «За рахунок активізації саме регіонального розвитку, збільшення спроможності регіональних спільнот до того щоб будувати власне життя, власну економіку, з'являється можливість ці ресурси мобілізувати, і зрештою спрямувати на позитивний економічний домен, на прискорення економічної динаміки в країні. Власне це виклик часу від нової регіональної політики» - зазначив пан Жаліло. Доповідач інформував присутніх, що Національний інститут стратегічних досліджень намагається його реалізувати, працюючи над розробкою Державної стратегії регіонального розвитку,

співпрацюючи з регіональними експертами. Стосовно безпосередньої теми сьогоднішнього «круглого столу», підкреслив, що транзитності притаманна незначна інклюзивність, тому сьгодні існує необхідність розглядали питання розвитку транспорту, як стратегічного інструменту стратегування регіону.

«Інститут розглядає розвиток транспортного комплексу в трьох ключових моментах. *Перший* – це засіб внутрішньої комунікації в рамках власне регіону. При цьому саме розвиток транспортних комунікацій дозволяє посилювати капіталізацію місцевого ресурсу. Зрозуміло, що той же самий курорт, скажімо, буде краще капіталізований, якщо до нього буде дорога. Той же самий морський порт буде краще капіталізований, буде давати кращу продуктивність, якщо до нього буде відповідна транспортна інфраструктура. І відповідно розвиток саме місцевих транспортних комунікацій – це нові можливості для реалізації агропромислового комплексу регіону, це і можливості краще використовувати морський ресурс регіону, це і можливості поширювати ефект розвитку туристичних потоків власне з прибережної смуги на більші площі, на більші території всього регіону. Врешті це і підґрунтя консолідації громад, активного просування процесу децентралізації, формування дієспроможних об'єднаних територіальних громад, утворення проєктів співпраці між вільними громадами. Ну, і зрештою не варто забувати, що транспортний комплекс, це величезний генератор кластерної взаємодії, яка власне охоплює цілий комплекс від виробництва транспортних засобів та елементів інфраструктури, до утримання логістики і т.д. Тобто сам по собі дуже потужний рушій, у разі якщо це не просто транзит, а якщо це системний комплекс.

Друга складова – це транспортна інфраструктура, як засіб поліпшення комунікації з іншими регіонами України, що дозволяє надати додаткові стимули для регіонального розвитку, розкривати краще головні конкурентні переваги регіону. На цій основі можливе стратегування взаємодії із центром і регіонами, включення відповідних задач до Державної стратегії регіонального розвитку. Проведення певних комплементарних політик, які сприяють розкриттю місцевого конкурентного потенціалу. Це можливості щодо встановлення міжрегіональної співпраці, в тому числі що дозволяє розкривати транзитні можливості регіону. Зрештою, це розширення місткості внутрішніх ринків товарів, послуг за рахунок того, що зростають потоки.

Нарешті і третій – це сама транзитність. Основний транспортний ресурс, яким володіє область, очевидно це море, водний транспорт ріка-море. І тут треба розуміти, що з одного боку, особливо коли ми говоримо про міжнародний транзит, він набагато критичніший до технічного рівня і до стану інфраструктури, і логістики, але з іншого боку, він робить більш привабливими інвестиції у цій сфері. Тобто проєктні засади реалізації транзитного потенціалу будуть найбільш продуктивними і проєктний підхід тут дуже важливий, він спроможний внести змістовність у загальні інтенції стосовно розвитку транзитного потенціалу.

Вузким місцем української транспортної інфраструктури, на жаль, завжди була мультимодальність, а саме проблемність зв'язаності морських, річкових, автомобільних, залізничних артерій, шляхів між ними, можливостей перевантажень і т.д. Це завжди дуже здорожчувало перевезення вантажів, знижувало конкурентоспроможність, сектору і знижувало транзитний потенціал країни.

Враховуючи зазначене, в питанні мультимодальності – Херсонщина може бути дуже гарним прикладом. Тому що тут дійсно збігаються усі чотири ключові види транспорту, без урахування трубопровідного, і тут могли б на сучасних засадах реалізовуватися певні пілотні проєкти.

Ну і, зрештою зрозуміло, що тут потрібна певна зміна геостратегічних векторів, якщо раніше, скажімо була орієнтація захід-схід, плюс Крим, плюс Росія. Зараз із зрозумілих причин ситуація змінюється, тобто мова йде про зміну вертикаль північ-південь, на євроорієнтований вектор. І відповідно, що тут велике значення має політичний чинник, який начебто вирішується на рівні центру. Але останнім часом характерною рисою світової політики є те, що дуже сильно зростає у цій сфері роль регіонів, роль макрорегіональних проектів на основі яких можуть вибудовуватися політики і конкретні проекти на локальному рівні, потім вони можуть впливати на формування загальнонаціональної політики. Тобто регіон може рекомендувати на державному рівні, які вибрати оптимальні геостратегічні пріоритети. Тут можна говорити про співпрацю в рамках ГУАМ, і про співпрацю в рамках транспортного коридору між Європою та Азією, ініціативою поясу і шляху яку просуває той же Китай. Але головним напрямом звичайно залишається вектор євроінтеграції, питання участі в рамках відповідних проектів. Це ініціативи Трьох морів, Балтійсько-Чорноморського коридору, Дунайської стратегії, те що відбувається в рамках розвитку Карпатського єврорегіону. Очевидно, що реалізація проектів у цій сфері також дуже важлива» - підкреслив доповідач.



Галина Савіна, проектор з наукової роботи, керівник кафедри менеджменту, маркетингу та туризму Херсонського національного технічного університету, д. е. н. , звернула увагу на тому, що у світі спостерігається надвиробництво, що полягає в стрімкому розвитку технічного прогресу і інноваційних технологій, які дозволяють збільшувати продуктивність і обсяги виробництва різних товарів в десятки разів. «У теж час збільшення споживачів не відбувається. На сьогодні ринок перенасичений. Багато ніш виробників вже зайняті. Сьогодні основні зусилля виробники перенаправляють на перерозподіл продукції. Особливе значення в цьому контексті придбаває розвиток транспортного комплексу і логістики, які на цьому етапі є не лише тригером економічного розвитку і насичення ринків товарами, але і найважливішим засобом комунікації на регіональному, державному і міждержавному рівнях» - інформувала пані Галина.



Наталія Тюхтенко, проректор з навчальної та науково-педагогічної роботи Херсонського державного університету, д. е. н., звернула увагу що з 2015 до 2017 року Україна втратила 7 позицій у рейтингу індексу людського розвитку за методикою ООН. «Хоча позитивним є те, що Україна все й досі залишається серед країн з високим рівнем людського розвитку, проте її місце — одне з найнижчих серед країн регіону та Європи» -

підкресли доповідачка. У своєму виступі вона зупинилася на проблемах формування конкурентоздатного людського капіталу в регіоні як в концептуальному плані, так і на практиці.



Андрій Букетов, завідувач кафедри транспортних технологій Херсонської державної морської академії, д. т. н., проаналізував переваги та недоліки засобів транспорту у контексті відновлення вантажних перевезень у Чорноморсько-Балтійському басейні. «За умови поєднання і відновлення морських перевезень через Чорне море (Грузія, Азербайджан та ін.) і річкових перевезень (через

річки Дніпро і Дунай) з виходом на країни східної Європи і Прибалтики, актуальним є географічне розташування України, яке може слугувати ефективним чинником відродження водних перевезень. Це може суттєво впливати на економічний розвиток Херсонського регіону в цілому, оскільки місто Херсон має одночасно морський і річковий порти, що забезпечує ефективне перевезення на середньо- і малогабаритних судах в Україні.

Доцільно консолідувати зусилля на створенні у м. Херсоні логістичного центру, який міг би провести аналіз у напрямку об'єднання переваг морського, річкового, автомобільного і залізничного транспорту для різного роду вантажних перевезень як у межах України, так і у коригуванні вантажів при транспортних перевезеннях між Азією і Європою.

Іншим важливим вектором, є об'єднання зусиль для розвитку малого та середнього суднобудування. Якщо відновлення суднобудівних підприємств Херсонщини та Миколаївщини має бути необхідною, глобальною і першочерговою задачею, то підтримка малого і середнього бізнесу у суднобудуванні, яке також існує на півдні України, дозволить отримати синергетичний ефект у створенні робочих місць і у пришвидшенні економічного розвитку регіону вже сьогодні» - повідомив пан Букетов. Доповідач також звернув увагу на декілька аспектів, які стосуються суміжних галузей, та які необхідно розглядати лише у комплексі з наведеними вище. «Мова йде про взаємозв'язок наукових кіл усіх ВНЗ Херсонщини, а також коледжів та ліцеїв з промисловістю, у тому числі з суднобудуванням і судноремонтом» - підкреслив А.Букетов.



Сергій Рибачок, директор ТОВ «Амалтея», у своєму виступі наголосив на необхідності реалізації проєктів розбудови транспортної інфраструктури за участю регіонального бізнесу, що забезпечить не тільки розвиток економічної складової, а й суміжних галузей та соціальної сфери. Він розповів про розроблений компанією проєкт створення сучасного логістичного центру в Херсоні на площі близько 30 га, типу «сухий порт» з сучасними навантажувально-

розвантажувальними комплексами, складськими спорудами та іншим. «Проєктом запропоновано створення інтермодального терміналу, який передбачає поєднання морських, річкових, автомобільних та залізничних перевезень. Вже спроектований комплекс, спрямований на розвиток міжнародного Чорноморсько-Балтійського транспортного коридору, який дасть потужній імпульс для розвитку регіону і Півдня України в цілому. Також компанія реалізує свої проєкти на практиці, запускає пасажирські та вантажопасажирські поромні перевезення на лініях

Скадовськ-Поті та Скадовськ–Трабзон, щоб задіяти Скадовський морський порт, який останнім часом не працює. Це дасть можливість задіяти на напрямі Ісфахан (Іран)-Балтика білоруські контейнерні потяги «Вікінг» та «Зубр» і скоротити час доставки товарів з Ісфахану до Клайпеди до 15 днів. Також забезпечити поставку в Україну товарів критичного імпорту об'ємом до 150 тис.тон на рік» - інформував доповідач.



Андрій Волік, заступник генерального директора ТОВ «Нібулон» по будівництву, експлуатації флоту та безпеці судноплавства підняв проблемні питання розвитку внутрішнього флоту України, можливості будівництва транспортного хабу у Херсонській області, потреби у законодавчій базі щодо плавання у внутрішніх водах України, яка б була спрямована на захист вітчизняних товаровиробників. Також він розповів на

характеристиці компанії «Нібулон», головний напрямок роботи якої – логістика вантажів морським, річковим та автомобільним транспортом.



Віталій Пічура, завідувач кафедри екології та сталого розвитку Херсонського державного аграрного університету, д. с. н., звернув увагу на актуальність питань, пов'язаних з екологією, а саме вплив екологічних проблем Нижнього Дніпра, Причорномор'я та Приазов'я на розбудову транспортної інфраструктури. «Басейн річки Дніпро складає 511 тис. кв км, з яких 57,3 % знаходиться саме на території України і проблеми водних ресурсів знаходяться не в самій річці, а безпосередньо на водозабірній площі. На даному етапі необхідно розглядати такі напрямки, як управління всього басейну. Адже, якщо не будемо впроваджувати Європейські директиви, які спрямовані на басейновий принцип управління, то завтра води у нас може вже й не бути. Той стан який існує зараз, є просто надзвичайно негативним. Воду використовуємо для зрошення, використовуємо частково воду для технічних потреб, і для рибогосподарства, і для сільського господарства» - інформував пан Печура.

Доповідач зробив акцент на факторах, які впливають на стан водних ресурсів, на витік, на водність, чи буде завтра забезпечена річка Дніпро водою. «Основні критерії, які треба розглядати, - це лісистість басейну, яка є буферною зоною акумулювання води, формування мікроклімату і надходження більш чистої води. За останні 25 років за офіційними даними площа лісів з 15 млн. га, зменшилася до 10 млн. га. Наступне питання – сільськогосподарська освоєність. Якщо подивитися статистику європейських країн, то побачимо, що їх сільськогосподарська освоєність не перевищує 30%, що якраз і впливає на екологічну стабілізацію території, її екологічне здоров'я. У нашому випадку видно, що починаючи від Київського водосховища аж до Каховського водосховища стан розораності складає до 50 % і більше. Деякі басейни розорані до 97 %, тобто де були річки стали яружні системи. Там більше нічого немає. Необхідно підняти питання знищення середніх і малих річок. За картограмою гідромережа річки Дніпро за останні 120 років скоротилася на 40%, тобто швидкість скорочення гідромережі складає 15 км на рік! Малих річок взагалі скоро не буде, не буде чим наповнюватися річці Дніпро. Це є однією з серйозніших проблем. Тому вкрай необхідно впроваджувати системне управління, яке повинно базуватися на

басейнових принципах управління. Можна ці принципи називати басейно-адміністративними, залучаючи ОТГ і т.д. Але тільки з їх впровадженням зможемо вирішити порушене питання, зберегти нашу головну водну артерію, водну транспортну розв'язку і у нас проблеми не буде, можна буде далі забезпечувати розвиток. Одним із основних біофільтрів, який регулює стан води та її очищує – є лісовий масив. На даному етапі спостерігаємо знищення лісових масивів до 60%. Де їх немає, там уже сформувалися ерозійні системи. Тобто ситуація, що склалася потребує безвідкладного впровадження басейнових принципів управління» - інформував доповідач.



Юрій Харитонов, декан факультету морської інфраструктури Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова, д. т. н., розповів про можливість розробки ключовими кафедрами очолюваного ним факультету інфраструктурних проектів розвитку вантажоперевезень Дніпром.

«Ідея відновлення відповідного вантажообігу і рішення супутніх проблем, ставить перед ученими завдання, які вони можуть допомогти вирішити практикам, у тому числі наддержавному рівні, включаючи питання державно-приватного партнерства» - наголосив пан Харитонов. Доповідач звернув увагу на необхідності науково обгрунтованого підходу до системного завдання розробки програми розвитку вантажоперевезень по Дніпру, зведення всіх інфраструктурних проектів до балансу, впровадження просторового планування, яке враховує всі питання, у т.ч. і екологію.

Григорій Ходін, начальник управління містобудування та архітектури Херсонської обласної державної адміністрації, головний архітектор області розповів про виклики розбудови транспортної інфраструктури, пов'язані з плануванням території регіону та децентралізацією, ознайомив з вимогами до стратегічного планування території України, яке відображене у Законі України «Генеральна схема планування території України. «Сучасний підхід до об'ємно-просторового планування закріплений у державних будівельних нормах 2019 року «Планування і забудова територій». Саме такий комплексний підхід дає можливість поєднувати стратегічне та регіональне планування і успішно поєднувати стратегічні цілі та регіональні задачі у вирішенні котрих і здійснюється комплексний розвиток територій. Нові порти та перевантажувальні комплекси потребують дуже великої та розвиненої інфраструктури, формують навколо себе нові агломерації та поселення. Ці поселення розростаються у площині на територіях, які раніше були заплановані під сільськогосподарську діяльність або товарне виробництво. Тепер ці території перетворюються у промислові кластери. Тільки вони не були заплановані під таку діяльність, і бачимо кілометрові черги зерновозів на дорогах та вулицях міст. А це всього лише неузгодженість стратегічного та регіонального планування.

Але на черзі у нас новий виклик часу – планування територій ОТГ. З часу створення органів місцевого самоврядування ОТГ цей механізм так і не запрацював, що мало величезний вплив на розвиток територій. Генеральну схему планування територій

України вже зараз прийдеться інвентаризувати, оскільки деякі рішення органів місцевого самоврядування цей документ перетворили на зовсім інший документ.

У ці складні часи, саме державні підприємства опинилися у невиваженій ситуації, оскільки вони діють у відповідності до державної стратегії, а органи місцевого самоврядування усіх рівнів діють на свій розсуд та розуміння ситуації. Тобто державні підприємства грають по правилам, а органи місцевого самоврядування грають по своїм правилам, тобто так як хочуть. Це дуже нова ситуація, коли інтереси держави програють інтересам окремої громади.

Саме тому стратегічне планування необхідно поєднувати із:

- плануванням територіального розвитку,
- об'ємно-просторовим плануванням,
- схемами розселення та демографії,
- схемами транспорту,
- енергетикою,
- екологією.

Таким чином Генеральний план, план території ОТГ – це документи відповідності інвестиційних намірів громадським потребам. Включення до обов'язкових умов громадських обговорень такої документації відкриє нову сторінку у реалізації стратегій розвитку територій та регіонів, коли доведеться поєднувати стратегічні напрямки розвитку держави та інтереси окремої селищної чи міської ради. І зараз важко сказати, яка позиція буде більш вагома, але вже зараз ясно що це потребує нового рівня фахівців для вирішення питань такого рівня та зовсім нових комунікацій інвесторів, громади та проєктантів, які будуть вирішувати ці проблеми, та держслужбовців, яким ці проблеми доведеться систематизувати та аналізувати» - інформував доповідач.



Артем Філіпенко, завідувач відділу досліджень Придунайсько-Чорноморського регіону у місті Одесі Національного інституту стратегічних досліджень, вніс декілька пропозицій стосовно того, яким чином вийти на більш конкурентні умови з флотами інших країн.

«Перше (це зробили Грузія, Молдова, Росія) - це ухвалення закону про другий міжнародний реєстр, створення другого міжнародного реєстру, і фактично

переведення суден під український прапор. У цьому можуть бути зацікавлені, у тому числі вертикально інтегровані компанії, у яких присутній весь логістичний ланцюжок, починаючи від виробництва і завершуючи транспортуванням і експортом (у нас порти працюють в основному на експорт). При цьому транзиту стає менше, транзит скорочується.

Друге - це покращення рівня менеджменту за рахунок створення Морської адміністрації. Як компромісний варіант, це створення Морської колегії. В яку залучити представників усіх органів виконавчої влади, які мають відношення до морської діяльності, крім Міністерства інфраструктури. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства (тому що рибне господарство, це їх), Міністерство енергетики та захисту довкілля (оскільки маємо не забувати про те, що морська діяльність передбачає використання морських ресурсів), це Міноборони, оскільки це морські військові сили, це Міністерство внутрішніх справ і керівництво

приморських регіонів України. Це був би дорадчий орган, який би формулював, або якимось чином робив пропозиції до морської політики.

Ревізія всього законодавства, яке стосується морської галузі, тому що у нас воно розкидане хаотично. Морська діяльність регулюється кількома законами і достатньою кількістю нормативних актів, які між собою не завжди узгоджуються. У нас є Морська Доктрина, відповідним чином питання моніторингу виконання Морської доктрини, як стратегічного документу, має бути покладено на державу. Це і питання безпеки, війна продовжується і загроза блокади морських портів залишається, ми це бачимо на прикладі Азовського моря» - наголосив пан Филипенко.



Наталія Шандова, завідувач кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки Херсонського національного технічного університету, д. е. н., взяла слово для підведення підсумків «круглого столу». В своєму виступі доповідач зробила спробу систематизувати інформацію стосовно проблем внутрішнього водного транспорту і мультимодальних перевозок, проаналізувала їхні економічні, екологічні та соціальні складові. Доповідач Пні Шандова поінформувала учасників круглого столу про перспективи

участі України в проведенні транспортної політики в країнах Європейського союзу (ЄС) («Дорожня карта по створенню Єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної й ресурсоефективної транспортної системи»), зокрема в напрямку відкриття транспортного коридору Е-40 «Балтика - Чорне море», який повинен з'єднати Польщу, Білорусь і Україну по Віслі, Західному Бугу, Прип'яті й Дніпру.

О. Максименко, Т. Алексенко